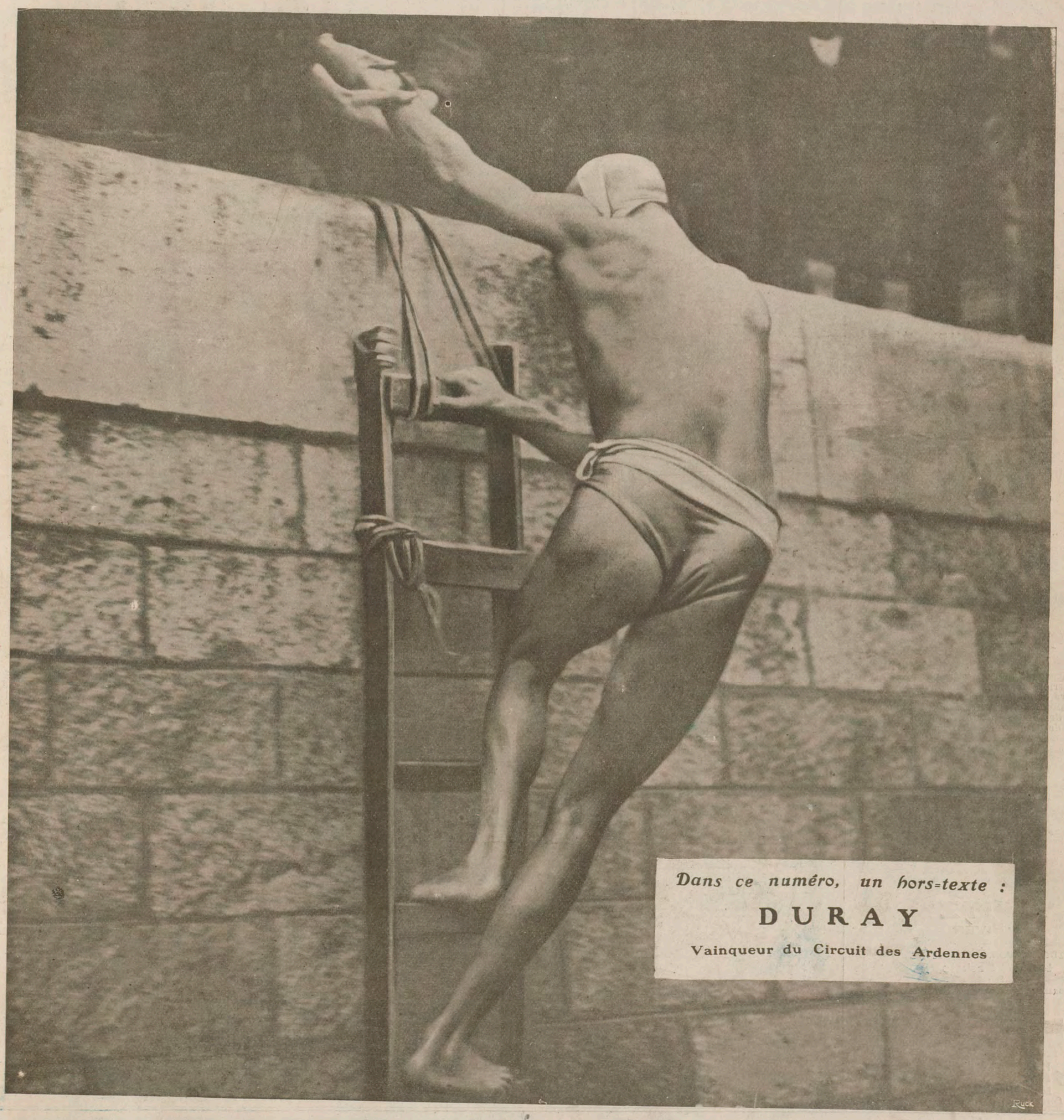
10e Année ▰ No 433 — 50 centimes — 5 Janvier 1907 ▰ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



Dans ce numéro, un hors-texte :

DURAY

Vainqueur du Circuit des Ardennes

5

LA TRAVERSÉE DE LA SEINE

par 2 degrés au-dessus de zéro

L'Italien Altieri sortant de l'eau.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ▰ Fermes & Châteaux ▰ Femina
Musica ▰ Le Petit Magazine ▰ ▰ ▰ ▰ ▰
9 & 11, Avenue de l'Opéra ▰ Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75

CACAO BENSDORP

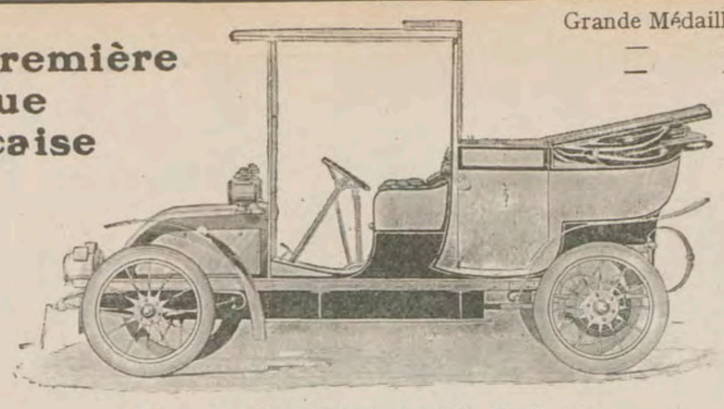
Sans rival pour l'Arôme, la Pureté, et les qualités nutritives.

DANS TOUTES LES CONFISERIES ET EPICERIES FINES.

Agent Gen.al p.r la France. F. MALSAC. PARIS.

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905

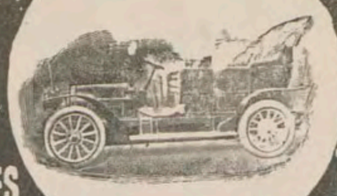


La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

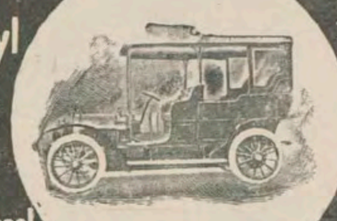
Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

LES VRAIES VOITURES DE GRAND TOURISME



VINOT DEGUINGAND

2&4 Cyl — 12&60 H



29 Quai National — PUTEAUX (Seine)

ÉTABLISSEMENTS

TURGAN

LEVALLOIS-PERRET

OMNIBUS - CAMIONS
VOITURES DE TOURISME

L D

COMPTOIR BISONTIN

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie* — Maison de confiance

---

La Semaine Comique, par Henriot.

— Pas de lumières à votre passage à niveau, la barrière fermée... Vous avez démoli ma voiture et manqué nous faire tuer.
— Donnez-moi votre nom. La compagnie vous demandera une indemnité pour avoir tenté de détériorer sa barrière.

Voitures de bridge automobile, permettant de combiner les deux grandes passions du jour.

— Vous laissez monter votre femme à motocyclette... à son âge ?
— Je ne crains rien... mais je l'ai fait assurer sur la vie en ma faveur... j'espère que d'ici quelques jours elle fera aussi du ballon.

— Tu t'es voté 9.000 francs de supplément comme député, c'est bien... mais si tu n'es pas un idiot, tu déposeras un projet pour que l'Etat achète une automobile à toutes les femmes des députés.

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p.r la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue **MEYRIGNAC,** Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

Pneu-Cuir IMPERFORABLE — **SANS PEUR** — Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE — GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

DÉFIEZ-VOUS, Madame

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY**
Ce produit **AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE**

LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires **BOUTY.** 1, Rue de Châteaudun, Paris

SUSPENSOIR MILLERET
Elastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE CONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

VIVITZ
L·T·PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz.
Lotion Sachets
etc,

FAUTEUILS pour 1 personne assise **DUPONT**
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses

à rampes, monté sur ressorts.

à manivelles. *Envoi Fco du Catalogue*

La Coupe Vanderbilt
Le Record des 5 Milles
Les 2 Milles en 58 s. 3/5
appartiennent aux
PNEUS

DUNLOP

qui viennent de remporter au
MEETING DE CUBA
un nouveau trophée
350 kilomètres à 100 kilom. à l'heure

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

PUTEAUX (Seine)

AUTOMOBILES

DE DION-BOUTON

SIMPLES ✲ ROBUSTES ✲ ÉLÉGANTES

PUTEAUX (Seine)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

5 Janvier 1907 — N° 433
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

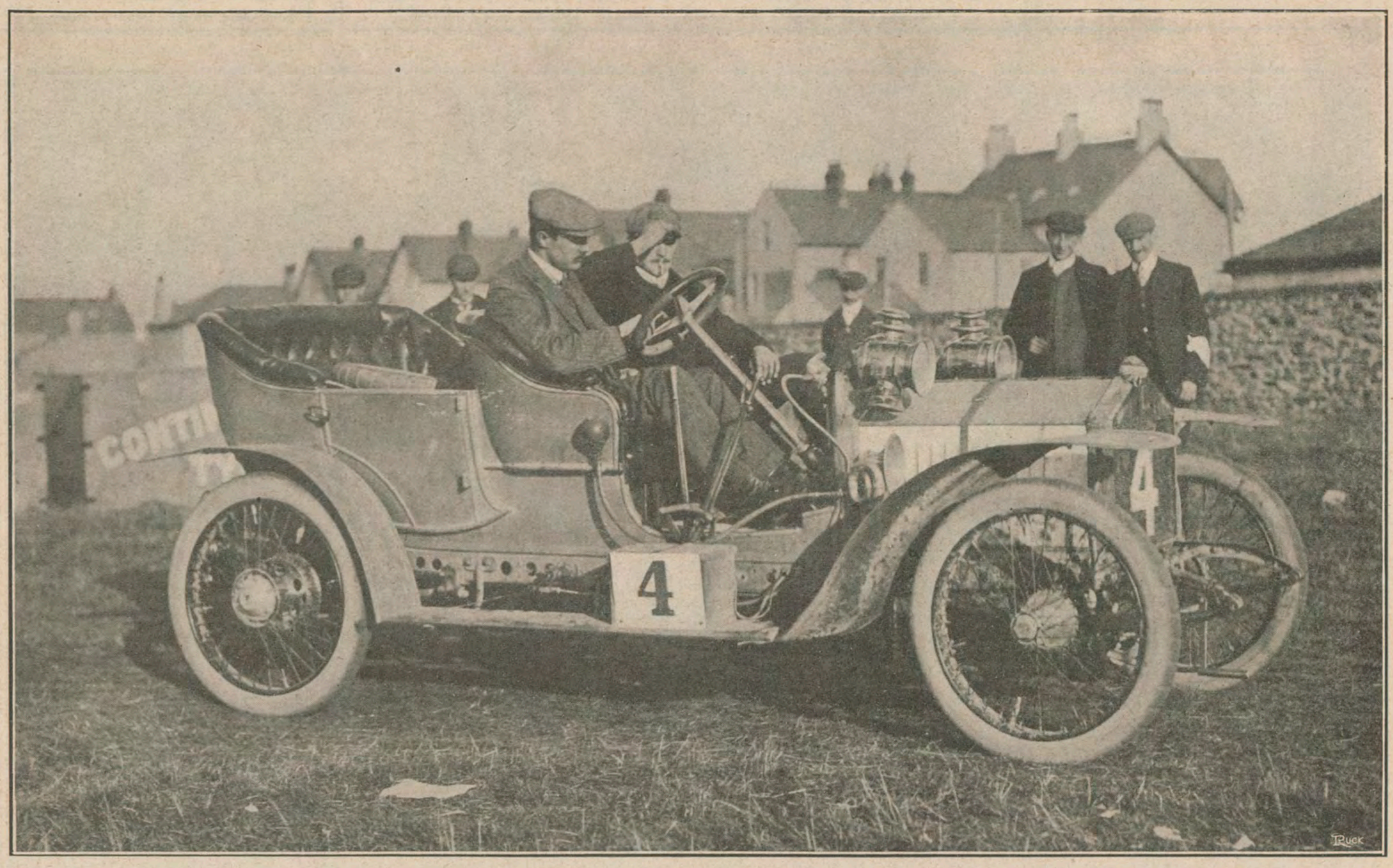
Georget aîné. Petit Breton. Georget jeune. Rutt. Mazan.
(Plaque Lumière)

LE RETOUR DES SIX JOURS

Les Européens qui ont pris part à la course des Six Jours de Madison-Square sont rentrés à Paris, le 28 décembre, après quelques tribulations. Ils subirent d'abord un retard de 14 heures avec le paquebot, puis perdirent 7 heures en chemin de fer, un déraillement ayant intercepté la voie à Mironne. A leur descente du train, les frères Georget montrent les photographies prises au cours de l'épreuve. Nous publierons ces photographies dans notre prochain numéro, avec le récit des impressions de nos courageux compatriotes.

POUR LA COUPE DE L'EMPEREUR

Pour la grande épreuve qui se disputera au Taunus en 1907, les concurrents ont intérêt à adopter un moteur de 152 d'alésage et de 110 de course, une transmission par chaînes et une carrosserie couvent



Une voiture de touriste... d'après un règlement de concours.

Carrosserie rudimentaire, dossiers des sièges surbaissés, rayons des roues en fil de fer, tout est sacrifié à la légèreté et à la moindre résistance.

La Coupe de l'Empereur, organisée par l'Automobile Club d'Allemagne, a connu rapidement un succès très significatif. On sait qu'elle constitue une épreuve de vitesse réservée aux voitures de tourisme. L'idée est si excellente, elle vient si bien à son heure, qu'il est permis de tabler sur une cinquantaine de concurrents, malgré que le règlement soit d'une flagrante absurdité. Les organisateurs, en vue de limiter la puissance ont pris la résolution d'imposer une cylindrée maximum; on sait cependant que la puissance n'est nullement fonction de la cylindrée seule. Il eût été infiniment préférable de fixer un alésage maximum. Enfin !...

Cette réserve faite, les concurrents qui désirent participer à la Coupe de l'Empereur ont à étudier le programme suivant :

ART. 3. — La course est ouverte aux automobiles répondant aux conditions suivantes :

a) Cylindrée, 8 litres au maximum.

b) Distance minimum de l'arête de derrière du tablier au milieu de l'essieu arrière, 2 mètres.

c) Empattement minimum, 3 mètres.

d) Le tablier doit être vertical.

e) Distance maximum de l'arête de derrière du tablier jusqu'à l'arrière de derrière du siège, carrosserie de course pour deux places, 1 m. 50.

f) Hauteur minimum des deux sièges sans rembourrage mesurée depuis l'arête du châssis à l'arête antérieure du siège, 325 millimètres.

g) La position du réservoir à essence est libre.

h) Le poids minimum est fixé à 1.175 kilos inclus carrosserie de course et pneumatiques, sans essence, eau ni huile, sans pièces de rechange ni outils, avec huile et graisse dans le moteur et dans la boîte d'engrenages, avec garde-crotte, capot, plaque de sûreté sous le moteur depuis l'avant jusqu'au volant au moins, pôt d'échappement (le volet est permis), roues en bois, dispositif contre la marche arrière involontaire, deux freins indépendants l'un de l'autre et une trompe.

i) L'espace libre entre le sol et la partie la plus basse de la voiture doit être d'au moins 15 centimètres.

k) Chaque voiture doit être pourvue de la marche arrière actionnée par le moteur.

l) Pour l'alimentation du moteur, seule l'essence d'un poids spécifique de 680 à 720 est admise. Tous les autres produits de n'importe quelle sorte sont interdits.

Le constructeur doit alors résoudre certaines questions que nous allons rapidement examiner.

Une détermination préliminaire s'impose, doit-on adopter 4 ou 6 cylindres ?

Type du moteur Ses caractéristiques Pas d'hésitation possible, le moteur à 4 cylindres doit être choisi de toute nécessité, et en voici la raison. Comparons deux moteurs, l'un à 4 cylindres, l'autre à 6 cylindres ayant même cylindrée de 8 litres et même course : toutes choses égales, ils auront même vitesse angulaire de rotation. Leurs puissances ne seront pas les mêmes ; si, en effet, la puissance variait comme le carré de l'alésage, c'est-à-dire comme la surface du piston, ils donneraient le même nombre de chevaux, puisqu'ils ont même surface totale de pistons, et dans ces conditions le 6-cylindres vaudrait mieux, en raison de sa supériorité d'équilibrage et de la glus grande régularité du couple moteur.

Mais j'ai montré — et la commission technique a ratifié cette manière de voir — que la puissance croissait plus vite que le carré de l'alésage. Donc le 4-cylindres est avantagé, et de manière sensible.

Ainsi, pour ne prendre qu'un exemple, un 4-cylindres de 150 × 110 et un 6-cylindres de 122 × 110 ont même cylindrée : cependant la puissance normale du premier est de 83 chevaux tandis qu'on ne tirera du second dans les mêmes conditions que 75 chevaux. Le gain est appréciable.

Même il y aurait peut-être intérêt à faire 3 cylindres seulement, au point de vue de la puissance si la continuité de la poussée n'en devait souffrir.

Soit dit en passant, ce règlement à la cylindrée qui handicape lourdement le 6-cylindres, parfaite solution mécanique, est régressif par là même : il ne favorise pas le progrès.

Ainsi, nous adoptons 4 cylindres, mais quelles valeurs donnerons-nous à l'alésage et à la course ?

Il faut évidemment donner à l'alésage la plus grande valeur possible : un 4 cylindres de 120 × 160 et un autre de 150 × 110 sont tous deux dans les conditions du règlement : le premier donnera 65 chevaux, le second 83, mais le meilleur des deux, au point de vue d'une construction courante, sera le premier, car il se tient pour la vitesse linéaire, dans une limite raisonnable : deuxième mauvais point à l'actif du règlement :

Mais nous ne sommes pas ici pour le discuter : concluons.

Pour la Coupe de l-Empereur, il y a intérêt à adopter un moteur à 4 cylindres de 152 d'alésage et 110 de course : sa cylindrée totale est très légèrement inférieure au maximum fixé de 8 litres.

Normalement, un tel moteur donnera sans effort 85 chevaux; mais il est, pour une course, certains artifices avec lesquels les constructeurs

DURAY

Le vainqueur du Circuit des Ardennes (1906).

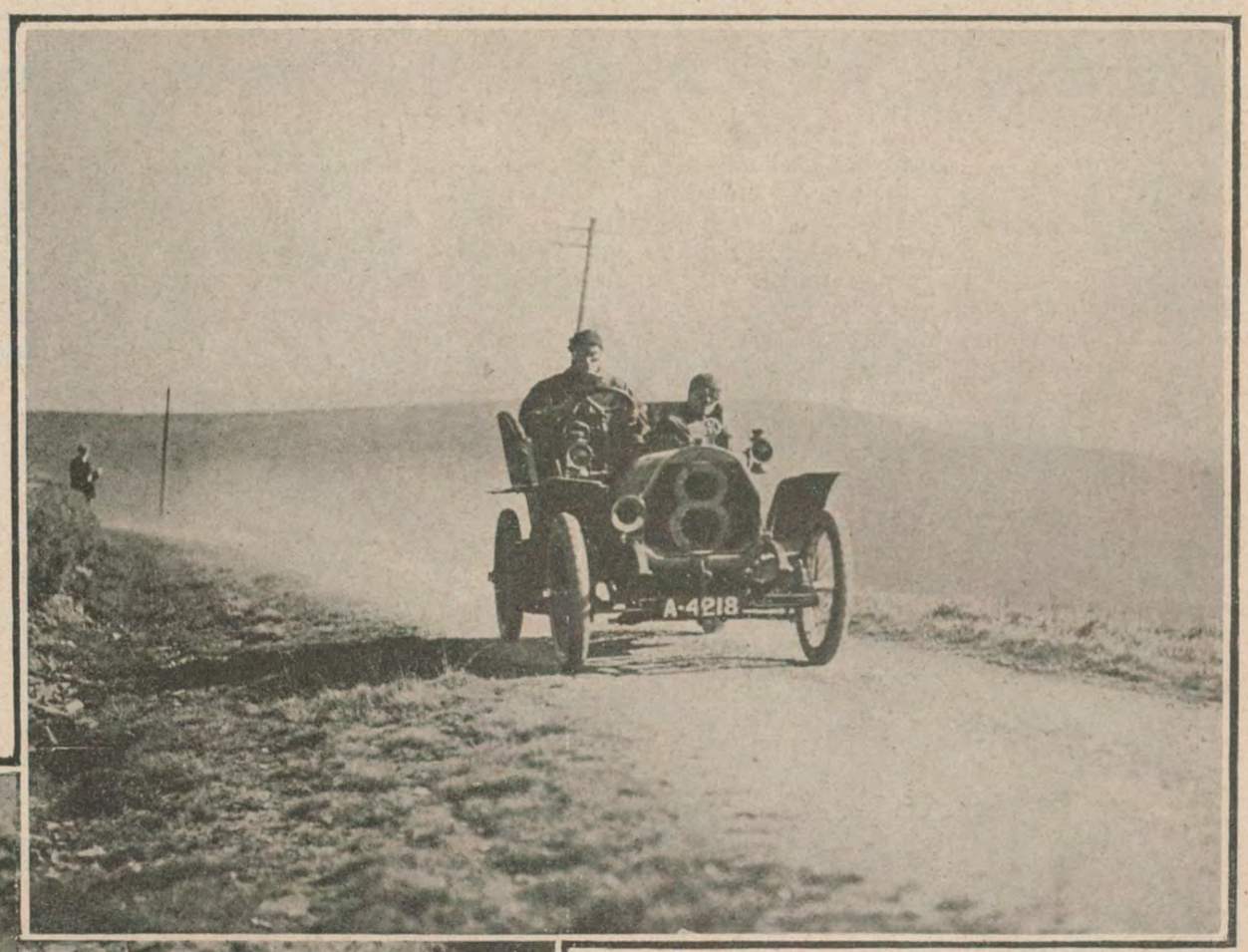
sont familiers: emploi de bielles et pistons très légers, augmentation du nombre de tours, etc.

Il est, en somme, aisé de tirer plus de 100 chevaux d'un tel moteur, et je crois que certains des concurrents ne s'en feront pas faute.

Nature de la transmission Les chaînes, incontestablement, tant parce que le maniement de la voiture est plus aisé aux grandes allures que parce que le poids non suspendu est très notablement inférieur à ce qu'il serait, dans le cas d'une transmission par pignons d'angle.

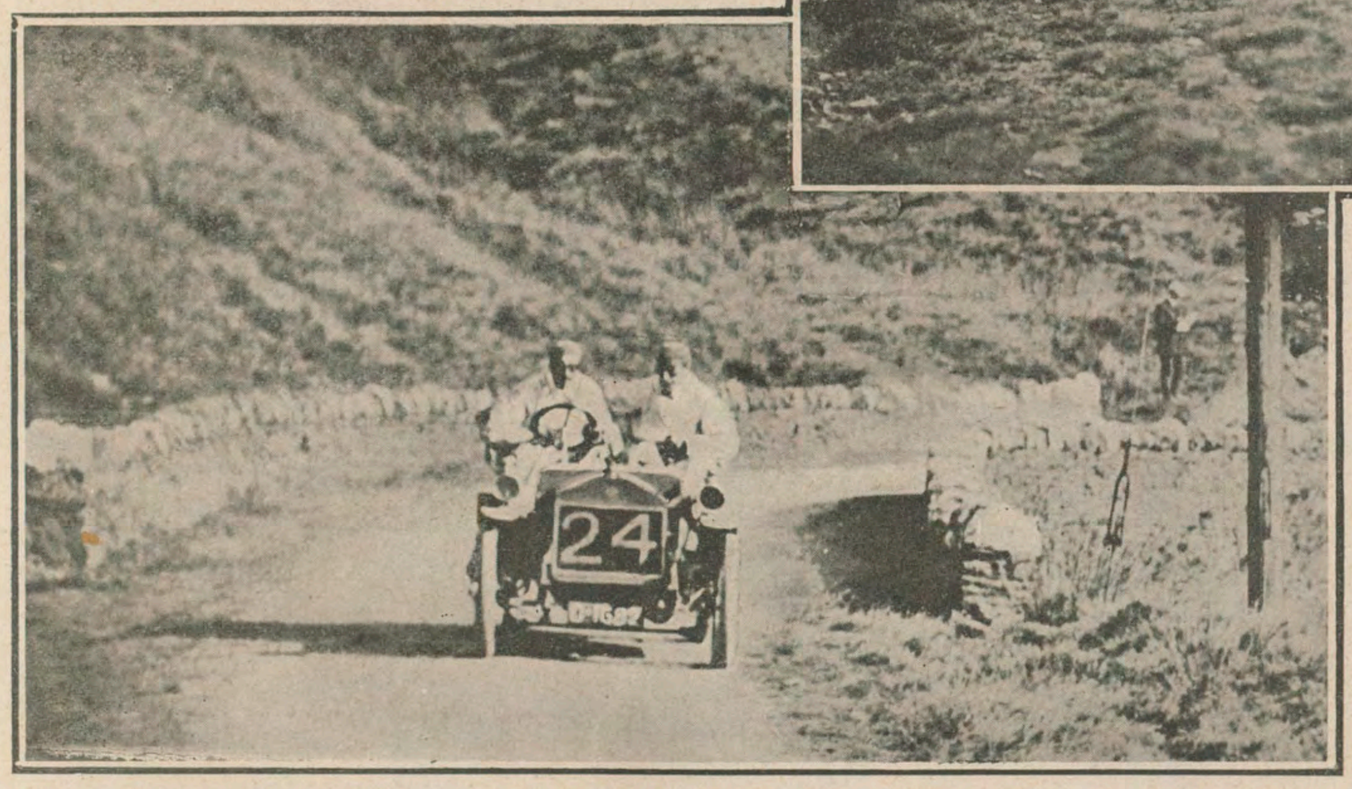
Très probablement, il y a intérêt à supprimer le défférentiel. Aux grandes allures, les roues motrices bondissent constamment. Or, quand il y a un mécanisme différentiel, dès qu'une roue a quitté le sol, la voiture ne reçoit aucune propulsion utile. Au surplus, les victoires de Darracq en 1905, de Renault en 1906, ont prouvé que cette suppression d'un mécanisme délicat n'offrait aucun danger.

Silhouette de la voiture Ce que je viens de dire jusqu'ici sera probablement appliqué sur les voitures de la Coupe de l'Empereur.



Une voiture du Tourist Trophy.

Voilà encore une voiture, la Brown de S.-J. Cattell, qui n'a que peu de rapport avec une vraie voiture de tourisme.



Une autre voiture gréée en course.

La Siddeley de Graham White est encore une de ces voitures mixtes auxquelles conduisent les règlements des Concours dits de tourisme.

Admettons un rendement de 70 0/0 aux jantes des roues motrices pour une même puissance de 100 chevaux au moteur, et un même poids en marche 1.400 kilos nous trouvons que :

La voiture sans coupe-vent aura une vitesse maximum de 132 kilomètres à l'heure, tandis que la voiture avec coupe-vent aura une vitesse maximum de 145 kilomètres à l'heure.

D'ailleurs, tout le monde connaît l'avantage du coupe-vent et quant à ceux qui se refuseraient de faire ce petit calcul, il ne manque pas d'exemples célèbres propres à les convertir; le plus récent est celui de la Napier 6 cylindres qui, construite depuis trois ans, tient en échec, en vitesse pure, toutes les voitures de 1906, sauf la 200 chevaux Darracq qui est spéciale.

Reste la question de la carrosserie coupe-vent, qui offre une importance colossale, mais dont nos constructeurs se soucient peu. Cependant, pas n'est besoin d'être grand clerc en la matière pour se rendre compte du gain de vitesse qu'une telle carrosserie procure.

Accordez-moi quelques minutes d'attention.

La résistance au mouvement d'une voiture automobile peut toujours être mise sous la forme :

$$\text{Résistance} = r + k\,V$$

r désignant la résistance au roulement (12 kilos par tonne dans les meilleures conditions).

V désignant la vitesse, en mètres par seconde.

R coefficient caractéristique de la voiture.

Déterminons k pour une voiture à coupe-vent comme la Diétrich 1904 : nous trouvons, en prenant des vitesses officiellement constatées comme ayant été réalisées par elle :

$$k = 0.076$$

Prenons maintenant la 120 chevaux Mercédès dont la meilleure vitesse enregistrée a été 45 mètres à la seconde, nous trouverons :

$$k = 0{,}09$$

Nous sommes fondés à prendre ces deux chiffres pour deux voitures de la Coupe de l'Empereur entièrement identiques, sauf pour la carrosserie.

D'où vient donc la répugnance de nos constructeurs à l'endroit de ces formes? On se le demande vainement.

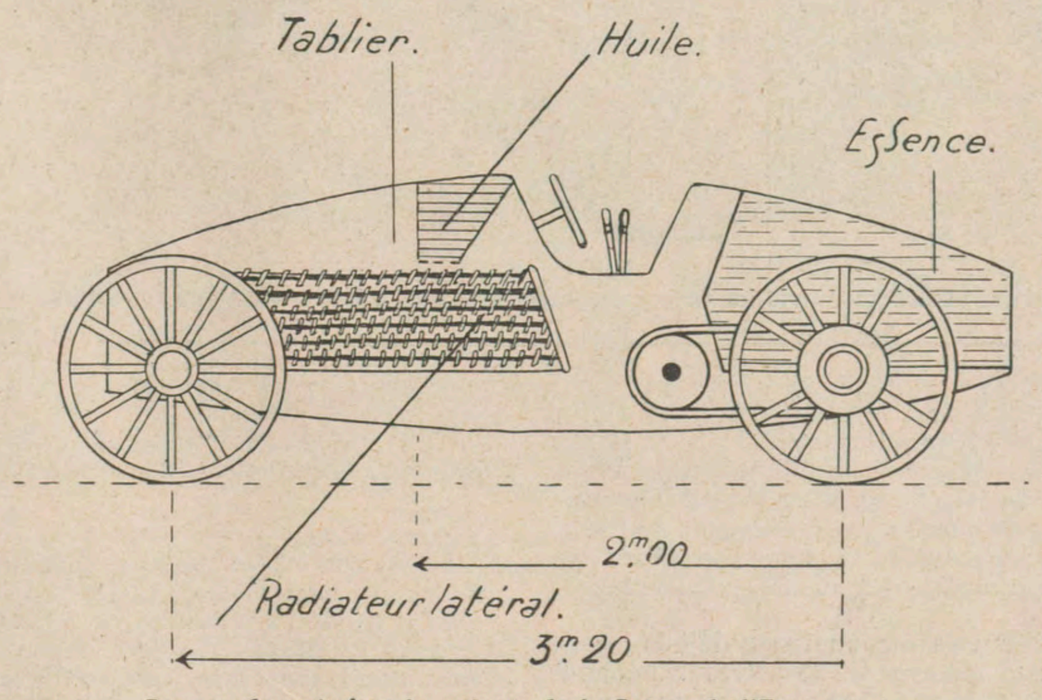
Peut-être la Coupe de l'Empereur, malgré son mauvais règlement, aura-t-elle l'heureux effet de les mettre en valeur, auquel cas nous devrions lui être reconnaissants.

Maintenant, nos constructeurs prépareront-ils des voitures spéciales pour la grande épreuve allemande? Les organisateurs ont eu, à notre avis, le grand tort de fixer la clôture des engagements à une date vraiment trop rapprochée de celle de l'annonce de la course. On sait, en effet, que la liste en est close depuis le 31 décembre dernier. Or, ce n'est guère que pendant le Salon qu'on s'est mis à parler sérieusement de l'épreuve. Si, en France, on s'y prend un peu tard, il faut reconnaître qu'en Allemagne on s'y met vraiment un peu trop tôt.

Il en résulte que, chez nous, plusieurs constructeurs n'ont pas eu le temps de se décider. Quoique dans l'élément étranger les Français doivent être en majorité, notre petit bataillon est bien minime, en présence du fort contingent des voitures allemandes qui vont s'efforcer de remporter la coupe offerte par leur kaiser.

Je sais bien que nous n'aurons que plus de mérite à vaincre. Mais vaincrions-nous que nous sommes toujours assurés d'être en petit nombre à l'arrivée.

C. Faroux.



Ce que devrait être la voiture de la Coupe de l'Empereur.

Voiture à 4 cylindres, transmission par chaînes, pas de différentiel, carrosserie en coupe-vent.

Concours n° 7 — Quelles sont leurs multiplications ?

Voici un concours facile et accessible à tous ceux qui possèdent la plus petite notion de mécanique. Nous reproduisons cinq bicyclettes appartenant à cinq coureurs fameux. Il s'agit de nous dire : 1° le développement de ces machines, 2° le nom de leur propriétaire. Nous ne posons cette seconde question que pour servir à départager les concurrents en cas de dead heat pour la première. Nous supprimerons ainsi tout tirage au sort pour le classement. Nous recevrons les solutions jusqu'au 25 janvier et nous publierons les solutions dans le numéro du 9 février.

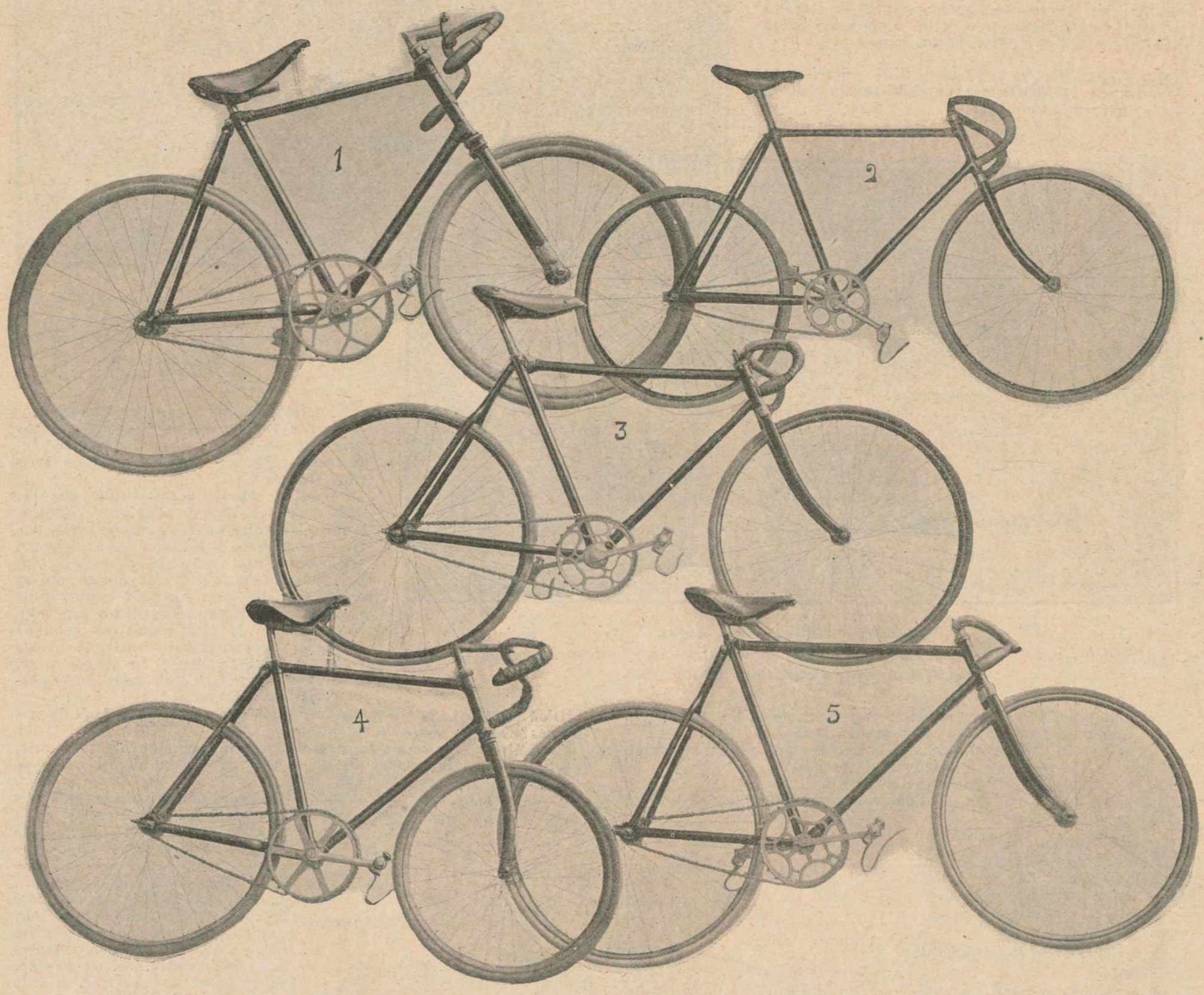
1er prix. — Une bourse en argent contrôlé, contenant 20 francs.

2e prix. — Un abonnemement d'un an à la *Vie au Grand Air*.

3e prix. — Un porte-crayon en argent contrôlé.

Nous rappelons que nous publierons les résultats du concours de Noël le 12 janvier, que nous recevrons les réponses du concours des châssis jusqu'au 10 janvier et que nous en donnerons la solution dans le numéro du 9 février.

Adresser les réponses à *M. le Directeur des Concours des Publications Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra*, en y joignant le bon de concours qui se trouve à la page IV des annonces.



1. Quelle est la multiplication de ces machines ? — 2. A quels champions appartiennent-elles ?

NOTES DES ÉDITEURS

Dans les derniers jours du mois courant, les publications Pierre Lafitte vont s'installer dans le superbe hôtel dont nous avons déjà eu l'occasion de parler à nos lecteurs. Situé au 90 de l'avenue des Champs-Elysées, dans le quartier le plus élégant de Paris, et presque au centre du mouvement automobile, cet hôtel constitue l'installation la plus moderne et la plus complète qui ait été jamais réalisée pour une maison d'édition,

Derrière le petit hôtel, dont tous les Parisiens connaissent déjà la façade artistique, nous avons fait établir, dans une cour de 35 mètres de long sur 30 mètres de large une salle des fêtes contenant 500 places et qui sera le cadre tout désigné pour les sociétés sportives qui voudront y donner des réunions, assauts de boxe ou d'escrime, conférences, etc.

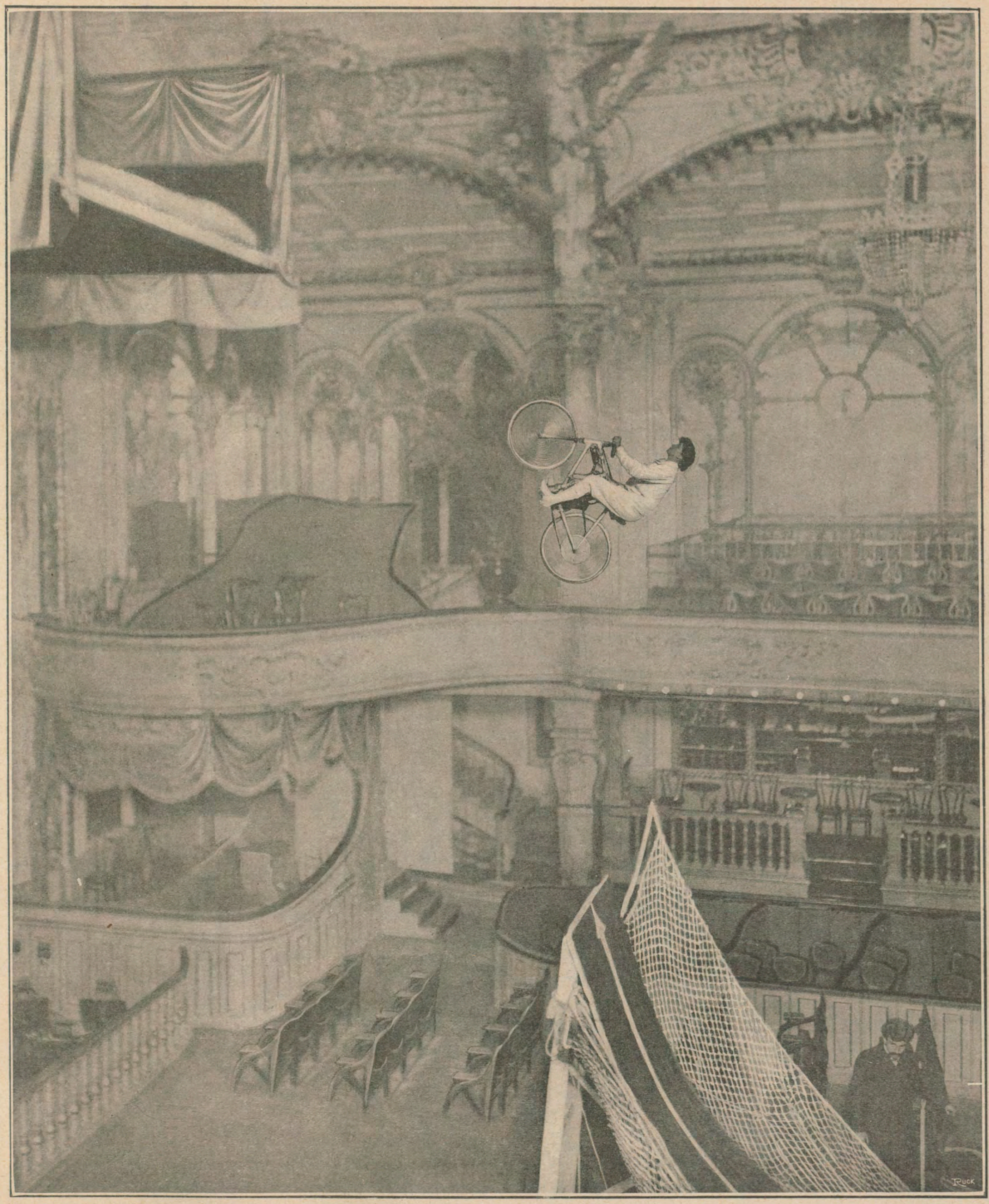
Nous nous tenons à la disposition des intéressés pour leur faire connaître les prix et les conditions de location.

Nous publions aujourd'hui, comme hors texte, le portrait de Duray, l'excellent conducteur, gagnant du Circuit des Ardennes.

Le 20 janvier prochain, se disputera pour la troisième fois, dans le parc de Saint-Cloud, le Cross Country International de la *Vie au Grand Air*, qui fut gagné l'an dernier par les Highgate Harriers. Parmi les engagés figurent les Sutton Harriers, champions d'Angleterre, qui se rencontreront avec les meilleurs coureurs français. Grâce à un choix judicieux du parcours adopté par les organisateurs, le Stade Français et notre confrère l'*Auto*, les coureurs passeront plusieurs fois devant les spectateurs, sous les yeux desquels ils resteront, pour ainsi dire, constamment.

Pierre Lafitte et Cie.

LA "MOTO AILÉE"



Mlle Dutrieu dans la " Moto ailée ".

Voici en quoi consiste cet audacieux numéro, importé à Paris par Mlle Hélène Dutrieu, la charmante artiste, célèbre autrefois sur les vélodromes, et qui abandonna la piste pour la scène et les acrobaties sportives. Montée sur une légère motocyclette, elle descend du cintre en suivant une étroite piste qui, arrivée près du sol, se recourbe et s'arrête brusquement. Elle est alors projetée presque verticalement dans le vide et vient retomber sur une plate-forme située à 15 mètres plus haut. Ce numéro, que l'on a pu voir pendant quelques jours dans un music-hall parisien, a été interrompu par ordre de la préfecture de police, comme trop dangereux. Un soir, en effet, l'audacieuse cycliste dévia de la ligne droite, manqua la plate-forme et ne dut son salut qu'à sa présence d'esprit, qui lui permit de saisir de la main gauche une corde, pendant que sa machine allait s'abîmer dans les fauteuils d'orchestre.

LE CRITÉRIUM DE BOXE PROFESSIONNELLE

Après les tournois de lutte, nous allons assister à un critérium de boxe réservé aux professionnels
Les engagés, endurants et courageux, nous promettent des séances de véritable sport, sincère et loyal

Au dernier championnat de lutte, en observant le nombreux public qui assistait aux représentations, j'avais eu une discussion avec un confrère. Je prétendais qu'un tournoi de boxe anglaise attirerait beaucoup plus de monde, quoique le public français soit encore bien peu initié à ce sport. Mon interlocuteur se montrait moins enthousiaste.

Le moment est venu de pouvoir constater *de visu* si j'avais tort ou raison. J'espère que la cause que je soutenais l'emportera, et ce serait pour moi un légitime orgueil d'assister au définitif triomphe de la boxe. En effet, aucun exercice ne peut lui être comparé. Son utilité au point de vue du self défence est incontestable. Elle donne au pugiliste une confiance en soi, une énergie, une ténacité, un à-propos, une endurance qui servent bien souvent dans les diverses circonstances de la vie. C'est pourquoi les *Sports* ne sauraient être trop félicités de leur intelligente initiative consistant à organiser un critérium au Cirque Métropole. Le public viendra en foule et se rendra compte que la boxe n'est pas le sport sanguinaire qu'un vain peuple pense. Il s'apercevra peut-être aussi, avec un amer regret, que nos voisins les Anglais nous sont supérieurs. C'est grâce aux nombreuses compétitions suscitées outre-Manche qu'ils ont acquis cette maëstria. Souhaitons donc que, maintenant que l'élan est donné, il soit prolongé et que nos représentants puissent d'ici peu lutter à armes égales avec eux.

Le lot des engagés Les deux professionnels français qui ont le plus de chance de remporter la victoire sont Adolphe et Moreau. Je crois que leurs matches avec les Anglais seront de vrais régals. Lorsqu'ils étaient amateurs, ils étaient redoutés par tous leurs adversaires, car ils possèdent toutes les qualités qui font les grands boxeurs. Endurants au point qu'il semble que plus ils reçoivent de coups, plus ils se sentent en excellent état, énergiques, car jamais ils ne s'avoueront vaincus, quoi qu'il advienne, à moins qu'un knock-out les laisse plus de dix secondes à terre, adroits, connaissant à fond la science de l'esquive et de la feinte, tels sont ces deux jeunes gens, tous deux élèves du même professeur, Adolphe père. Moreau se présentera dans la catégorie des poids moyens, Adolphe dans celle des poids légers.

L'avenir nous apprendra si nos pronostics étaient exacts, mais un fait certain c'est que si ces deux amis sont battus, ce sera après une lutte acharnée. Je crois que ce sont là nos plus sérieux concurrents, ceux qui ont le plus de chance de faire mentir les Anglais qui prétendent que nous ignorons les règles les plus élémentaires de la boxe.

Que dire des autres ? Cuny est un bon poids extra-léger, il a remporté en 1906 le championnat de sa catégorie, mais il n'avait personne à battre. Ce titre honorifique ne saurait nous donner une ligne sur sa valeur, s'il n'avait point fait preuve de quelque qualité dans des matches disputés d'ici, de là, au hasard des réunions sportives. Il aura à faire à forte partie dans sa catégorie avec Johnny Hughes, le champion des poids plume d'Angleterre, un combattant de haute valeur.

Un engagement sensationnel, parmi les poids lourds, est celui de Marc Gaucher, le champion de France, vainqueur d'Ahsley Williams, de Lovel Graham et de tous les meilleurs boxeurs. Depuis qu'il était devenu professionnel, il s'était retiré du ring, mais l'annonce du critérium des *Sports* l'a poussé à reprendre son entraînement, et c'est en pleine forme qu'il se présentera.

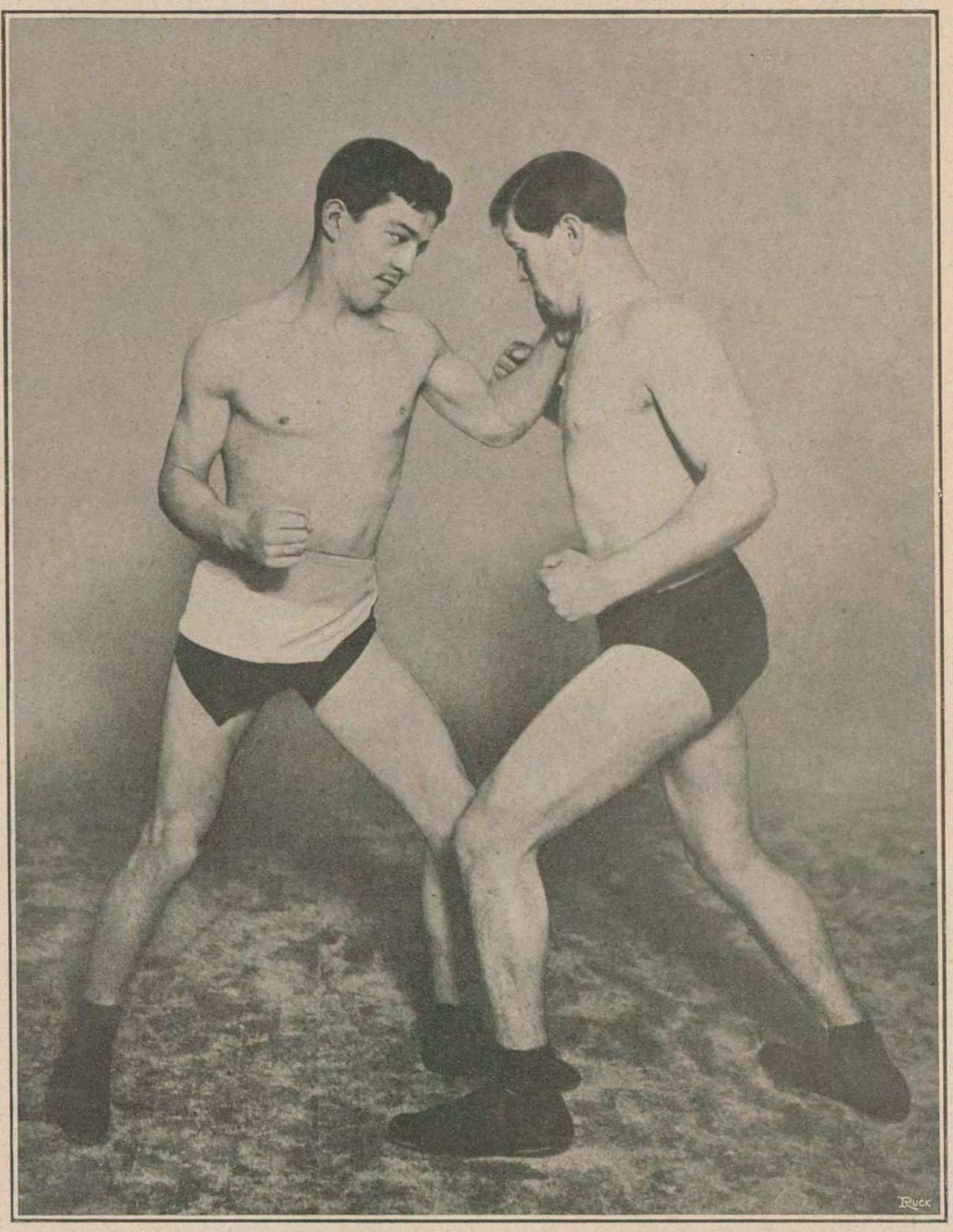
Enfin, pendant dix jours, nous allons assister à une belle série de rencontres entre de véritables boxeurs qui ne se retireront pas du ring dès qu'ils constateront leur infériorité, qui ne désespéreront jamais de vaincre et qui, même battus, auront droit à des éloges pour leur belle résistance.

Les autres engagés Parmi les autres boxeurs inscrits, il en est qui semblent devoir disputer âprement la victoire à ceux dont nous avons parlé. En ce qui concerne les poids plume et extra-légers, je crois que Cuny aura affaire à forte partie et sera même battu par Johnny Hughes, champion poids plume d'Angleterre, qui compensera largement son infériorité quant au poids, par sa supériorité quant à la qualité. Les autres hommes de cette catégorie ne paraissent pas dangereux, et la finale doit se disputer, à moins d'accident, entre Hughes et Cuny. Je donne la préférence à Hughes. Dans les poids légers, j'ai la plus grande confiance, je le répète, en Adolphe. Le champion de Suisse, Robasser, ne doit point l'inquiéter. Le seul homme qui pourrait venir à bout de lui serait peut-être Anastasie, qui a pris part en Angleterre à plus de 150 combats, dont il sortit souvent vainqueur. Cependant, malgré toute sa qualité, je serais étonné s'il triomphait d'Adolphe.

La victoire doit revenir à Moreau dans les poids moyens. Grandjean est un redoutable fighter, mais il devra s'incliner devant le jeune boxeur qui va étonner tous les spectateurs.

Gaucher doit conserver son titre de champion des poids lourds. Geo Rampazzi, Léon Cerf, Pomier seront certainement battus. Quant à Champion, il croit pouvoir triompher de Gaucher qui disposa de lui avec une extrême facilité aux championnats de 1905 et l'autre soir au Casino. S'il est en forme, s'il a cette confiance en soi qui lui a parfois manqué dans ses assauts contre les Anglais, Gaucher doit vaincre tous ceux qui lui seront opposés.

JACQUES MORTANE.



Adolphe et Moreau.

Adolphe, poids léger, et Moreau, poids moyen, s'entraînent ensemble. Ce sont certainement les hommes les plus redoutables de leur catégorie pour le Critérium professionnel de boxe anglaise. Leur endurance, leur vigueur et leur science leur vaudront sans doute la victoire. Ils sont tous deux élèves d'Adolphe père.

Le Match d'Association, France contre Hollande

Le 23 décembre, le Club Athlétique Parisien a rencontré l'équipe champion de Hollande à Buffalo. Apres une partie très brillante, les deux teams ont fait match nul. Elles se sont à nouveau rencontrées le jour de Noël et la victoire est enfin revenue aux Hollandais, remis de la fatigue du voyage, par 9 buts à 2.

1. Une remise en jeu : un hollandais remet le ballon en jeu après une touche que l'arbitre, cette fois, avait acceptée.

2. Une attaque des Parisiens : la ligne d'avants parisienne reprend le ballon et le centre s'apprête à le passer à son voisin.

Le Match de Rugby, Lyon contre Bordeaux

Le 23 décembre, le Football Club de Lyon se mesurait à Lyon avec le Stade Bordelais, champion de France. La victoire revint aux Lyonnais par 6 points à rien. Les Bordelais, vers la moitié de la seconde mi-temps, quittèrent le terrain, ayant trouvé injuste une décision de l'arbitre.

Un tenu sifflé par l'arbitre.

Il y a beaucoup d'énergie dépensée dans un tenu entre Bordelais et Lyonnais, et on s'aperçoit que celui-ci ne sera pas fait très correctement.

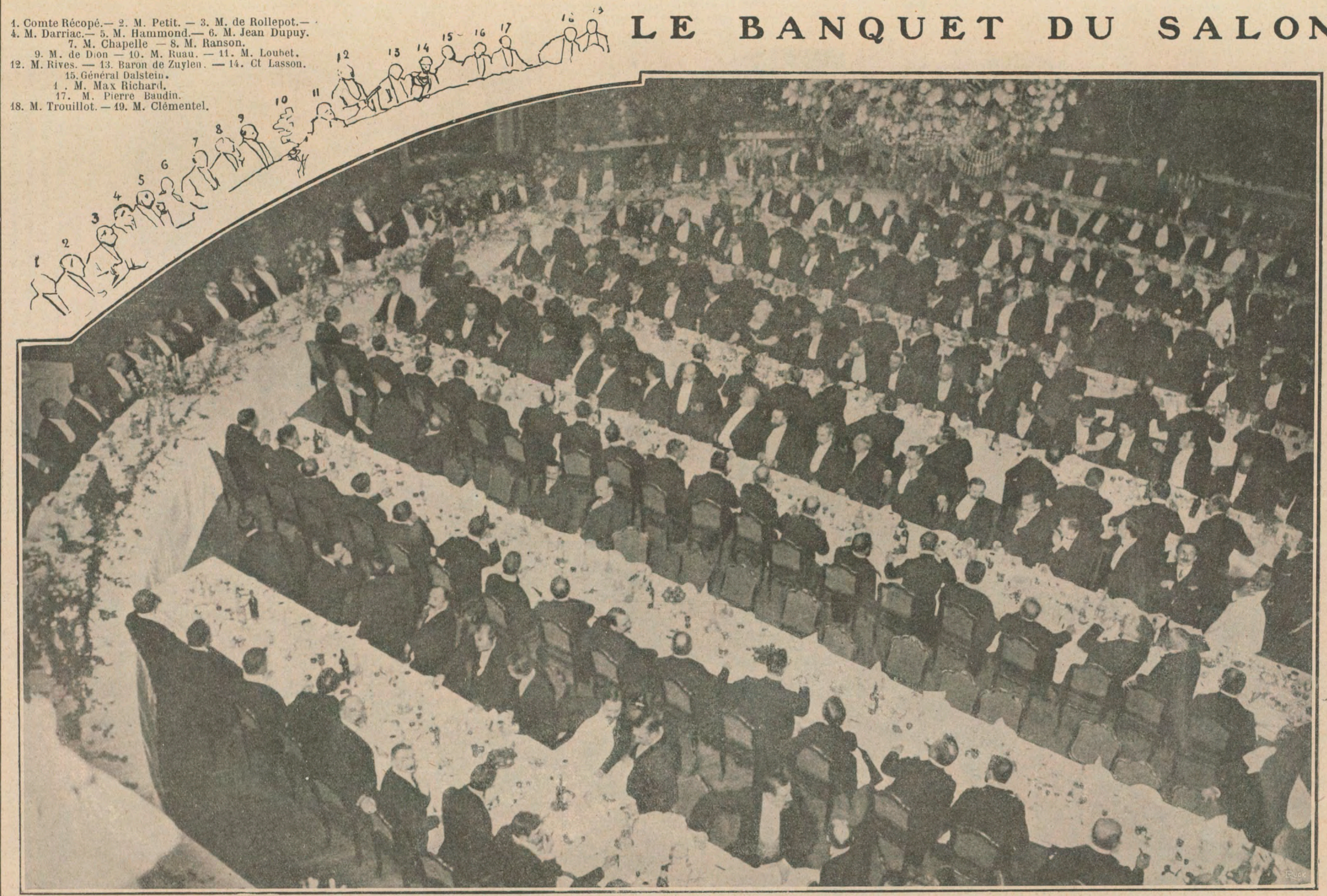
LE BANQUET DE LA CHAMBRE SYNDICALE
du Cycle et de l'Automobile

1. M. Lourties, vice-président du Sénat. — 2. M. Trouillot, ancien ministre. — 3. M. Simyan, sous-secrétaire d'Etat aux Postes et Télégraphes. — 4. M. Chéron, sous-secrétaire d'Etat à la Guerre. — 5. M. Caillaux, ministre des Finances. — 6. Le commandant Jullian, de la maison militaire du Président de la République. — 7. M. Doumergue, ministre du Commerce. — 8. M. Darracq, président de la Chambre syndicale du Cycle et de l'Automobile. — 9. M. Milliès-Lacroix, ministre des Colonies. — 10. M. Decrais, ancien ministre. — 11. M. Chautemps, ancien ministre. — 12. Le général Brun, chef d'Etat-Major de l'Armée. — 13. M. Bellan, syndic du Conseil Municipal.

Un coup d'œil sur la table d'honneur.

Donné la veille de la clôture du Salon, le banquet offert par la Chambre syndicale du Cycle et de l'Automobile battit tous les records. L'immense salle du Palais d'Orsay fut trop petite pour contenir tous les convives, dont un bon nombre durent prendre place à de petites tables dressées dans les couloirs. Cinq ministres, cinquante députés ou sénateurs, des conseillers municipaux, des généraux, des hauts fonctionnaires de tous ordres avaient répondu à l'appel de M. Darracq, le dévoué président de la Chambre syndicale. Et tous les orateurs nous apportèrent non seulement l'éloge attendu de l'industrie automobile, mais encore des paroles de paix et de concorde, qui font bien augurer de l'année 1907, au point de vue de l'industrie aussi bien que du sport automobile.

LE BANQUET DU SALON


1. Comte Récopé.— 2. M. Petit. — 3. M. de Rollepot.—
4. M. Darriac.— 5. M. Hammond.— 6. M. Jean Dupuy.
7. M. Chapelle — 8. M. Ranson.
9. M. de Dion — 10. M. Ruau. — 11. M. Loubet.
12. M. Rives. — 13. Baron de Zuylen. — 14. Ct Lasson.
15. Général Dalstein.
16. M. Max Richard.
17. M. Pierre Baudin.
18. M. Trouillot. — 19. M. Clémentel.

Vue générale de la Salle du Banquet, prise du premier étage.

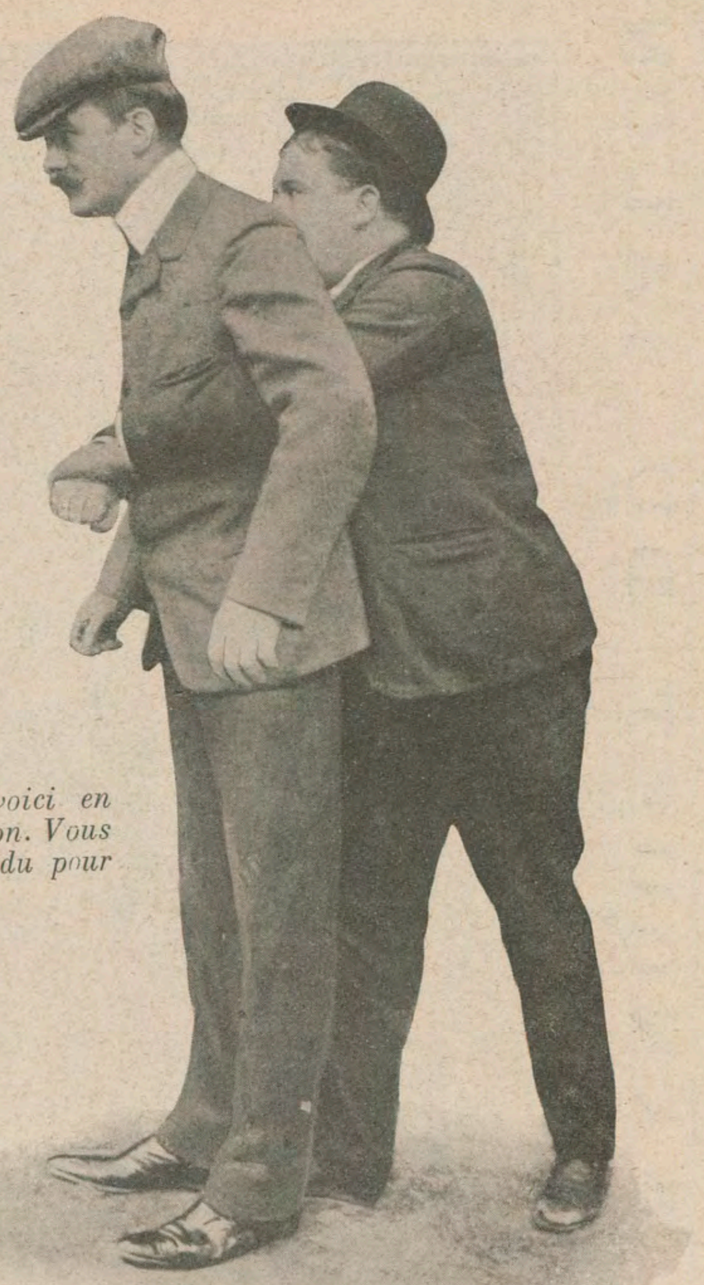
Comme à l'ordinaire, le Salon de l'Automobile s'est terminé par un banquet. La fête, cette année, a été plus brillante que jamais. Près de 500 convives avaient tenu à assister à cette triomphale conclusion de la grande manifestation annuelle. Cinq membres du gouvernement, MM. Doumergue, Caillaux, Milliès-Lacroix, Ruau et Sarraut, M. Emile Loubet, M. Lépine, le général Dalstein, de nombreux députés et sénateurs avaient pris place à la table d'honneur, autour de MM. de Zuylen, de Dion et Rives. Tous furent unanimes à applaudir aux progrès incessants de l'industrie automobile française. Naturellement, il fut longuement question de la course de vitesse, dont tout le monde s'accorda à reconnaître la nécessité pour 1907.

LA DÉFENSE IN EXTREMIS (1)

Nous avons déjà indiqué des applications pratiques des sports de défense contre les apaches ⌀ Supposons que les coups indiqués ratent, pour une raison ou une autre ⌀ Etes-vous perdu sans ressources ? ⌀ Nullement ⌀ Certaines prises « in extremis » vont vous donner une victoire imprévue ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

J'ai indiqué déjà, en plusieurs articles, quels sont ceux, parmi les procédés qu'enseignent les professeurs de lutte, de boxe, de canne, etc., qui conviennent pratiquement dans les circonstances dangereuses de la vie moderne. Il peut arriver que les procédés en question ne puissent être employés, en cas d'une surprise extrêmement soudaine; il se peut encore que, mal exécutés, ils ne donnent pas du tout les résultats qu'on en attend. L'attaqué se trouve-t-il, pour cela, abandonné aux violences de l'adversaire? Pas du tout. Les sports de défense, et, en particulier le jiu-jitsu nous offrent de précieuses ressources, encore assez peu connues, et qui constituent la protection « in extremis ».

Un apache illustre prétendait, non sans raison, qu'il n'y a qu'une seule attaque sans parade : le coup de couteau entre les deux épaules. Aussi ne prétendrons-nous pas en donner ; mais il y a une façon excellente de se débarrasser d'une attaque, à main non armée, qui vous surprend par derrière. Supposons la plus efficace, une ceinture qui vous saisit que avant. vous ayez eu le temps de vous ertourner : dès que vous sentez la prise de l'adversaire, jetez-vous en avant, soit à genoux, soit à plat ventre. Si cette action est exécutée promptement, il y a des chances pour que l'assaillant pique une tête dangereusement par-dessus vous ; au moins vous accompagnera-t-il et se trouvera-t-il, dans la chute, en quelqne sorte sur votre dos.



Une mauvaise surprise

Ceinturé à l'improviste par derrière, vous voici en mauvaise position. Vous n'êtes pas perdu pour cela.

La parade.

Jetez-vous à terre en avant. Le moins qui puisse arriver à l'agresseur est de se trouver dans cette attitude. La jambe gauche fait « croc en jambes » et la droite fauche horizontalement de toutes ses forces.

Supposons-le dans la position qui lui est la plus favorable, c'est-à-dire qu'il n'est pas tombé même sur les genoux et que vous tenant encore, il est tout prêt à continuer son attaque. Voici ce que, dans ce cas, conseillent les Japonais. En tombant, et avec cette promptitude de mouvement de jambes que donne la pratique du jiu-jitsu, ayez soin que les jambes de l'adversaire—ou au moins une seule de ses jambes—se trouvent entre les vôtres. Que l'une de celles-ci, un peu repliée (la gauche sur la figure) s'applique contre les siennes, préparant ainsi une sorte de croc-en-jambes. La droite, pendant ce temps, d'un mouvement horizontal et violent, fauche la jambe ou les jambes de l'assaillant, qui tombe sur le côté et est facilement mis hors de combat par une des prises qui rendent un expert en jiu-jitsu invincible en corps à corps. Dans la position qui suit le coup que nous venons d'indiquer, la prise la plus facile consiste, en général, à prendre sous le bras (le gauche dans la figure) la jambe gauche de l'adversaire en plaçant sa jambe droite sur sa poitrine pour l'empêcher de s'asseoir, le pied gauche sur sa

Une terrible riposte.

L'adversaire tombé à terre à la suite du mouvement précédent se trouve presque toujours à rebours de vous. Cette prise est d'exécution facile et d'effet irrésistible. Notez que votre pied gauche s'appuie sur l'intérieur de la cuisse droite de l'adversaire.

Peu importe le couteau !...

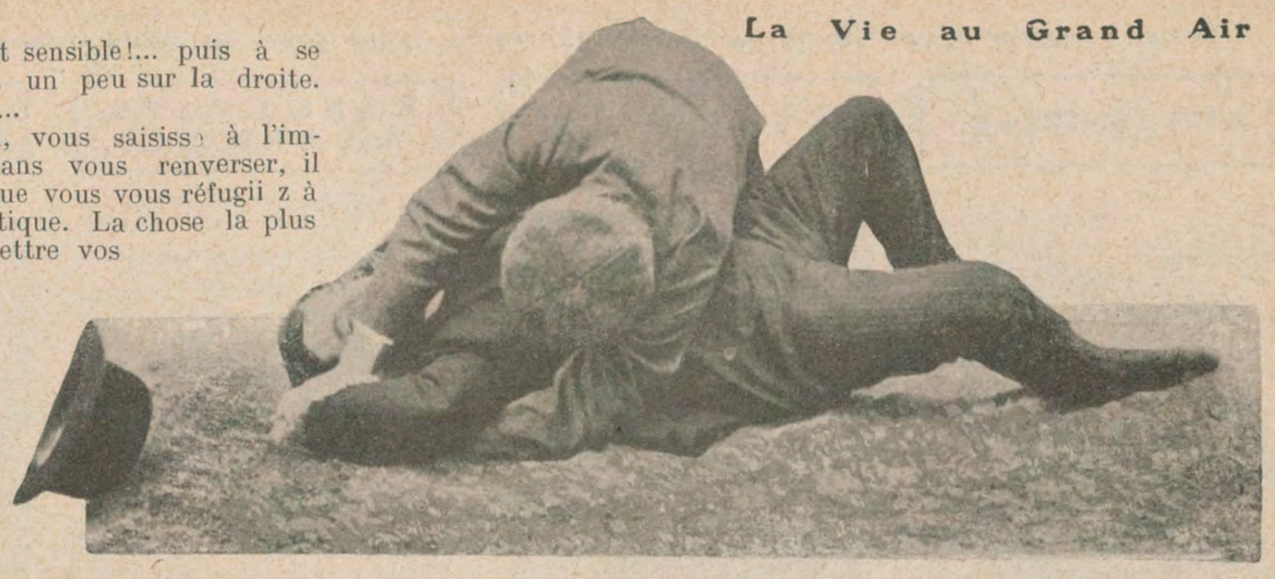
L'adversaire armé d'un couteau vous a renversé à terre et s'apprête à vous égorger. Entourez-lui le corps de vos jambes, placez le pied droit au-dessus de son genou ; saisissez le bras armé, immobilisez et maintenez l'autre...

(1) Voir n° 429 : *les Trucs d'Apaches.*

cuisse droite ou entre ses jambes sur... certain endroit sensible!... puis à se cambrer en arrière avec force, au besoin en se roulant un peu sur la droite. Personne ne pourrait résister à la douleur ainsi produite...

Il peut arriver qu'un malfaiteur, armé d'un couteau, vous saisisse à l'improviste et vous renverse; il peut arriver encore que, sans vous renverser, il vous ait mis dans une position assez dangereuse pour que vous vous réfugii z à terre, ce qui, pour qui connaît le jiu-jitsu, est très pratique. La chose la plus importante dans le combat à terre, est de toujours mettre vos jambes entre le corps de l'adversaire et vous, ou d'entourer ce corps avec vos jambes; vous vous empressez donc dans le cas présent, de placer vos jambes autour de lui et de saisir ses bras.

Dans cette position, malgré les apparences, la victoire doit forcément vous revenir. Suivez-moi attentivement en regardant la figure. Vous pouvez, en vous roulant sur le côté droit, retourner l'adversaire et vous trouver sur lui, et cela quel que soit son poids; en effet, pour qu'il puisse résister, il faudrait qu'il pût appuyer sur le sol sa main gauche, qui est prisonnière de votre droite et la force des jambes lui imprime un mouvement auquel il ne pourra résister. Une fois sur lui, il vous sera facile, non-seulement



La riposte.

D'un coup de reins vous le retournez. Aussitôt, avec cette prise, vous le désarmez et lui brisez le bras. Votre main droite tire, votre gauche lève.

Autre vengeance.

Ou bien tournez sur le côté gauche et passez la jambe sous la tête et sur le bras de l'adversaire, après avoir rejeté à votre droite ce bras qui est sûrement brisé, si vous faites le plus léger mouvement de bascule de bas en haut.

repoussez la cuisse gauche avec votre pied droit, ce qui met l'adversaire à plat ventre; en même temps vous jetez son bras armé, par une sorte de parade, vers votre droite, et cela en vous tournant sur le côté droit et en passant votre jambe gauche sous la gorge de l'adversaire. Vous n'avez alors qu'à opérer un léger mouvement de levier de bas en haut, qui ne demande aucune force, pour disloquer le bras de l'adversaire, quelle que soit la puissance de celui ci.

Une attaque fréquente, parmi les voyous, consiste à vous retourner, à l'improviste, votre habit plus bas que les épaules et tandis que vous êtes ainsi emprisonné, à vous frapper. Le meilleur moyen de défense, si l'on est ainsi pris, consiste à se laisser aller à terre : ou l'adversaire vous lâchera, ou il tombera avec vous; dans l'un ou l'autre cas, vous pourrez, ensuite vous rendre maître de lui.

Il est souvent aisé de parer un coup de couteau et même de saisir la main qui tient l'arme, mais une fois cette parade et cette prise exécutées, peu savent comment désarmer l'adversaire. Saisissez son poignet armé à deux mains puis, brusquement, tournez vous vers la droite, si vous avez pris le bras gauche, sans lâcher le poignet et en engageant le bras sous votre aisselle. Vous n'avez ensuite qu'à soulever ce bras légèrement, de bas en haut, pour le casser;

Je dois à nouveau les plus vifs mercis à mon ami Alfred Bignier, qui a bien voulu poser l'affreux apache avec tant d'esprit et de science du combat!

J. J.-Renaud.

Procédé classique d'apache.

Le retroussement du pardessus est un procédé cher aux apaches. N'essayez pas de vous défendre debout : laissez-vous aller à terre, repoussez l'agresseur avec vos jambes, remettez votre pardessus et exécutez une des nombreuses prises de lutte libre qui se présentent.

de lui enlever son couteau, mais de lui briser le bras, et cela en n'employant que très peu de force (bien remarquer que votre main gauche doit lever et votre droite tirer à vous).

Quant à l'autre solution, la voici; elle est plus rapide, plus utile, mais demande beaucoup d'entraînement. En jiu-jitsu, partant exactement de la position de la figure 4, tout en maintenant énergiquement le bras droit qui tient l'arme, vous

Le moyen de désarmer.

Comment désarmer l'individu armé d'un couteau? Parfois rien de plus simple, s'il allonge le bras.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des Documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

La pompe électrique de Berlin, dont nous avons parlé l'autre jour, et que l'on est en train d'expérimenter en Allemagne.

UN REVENANT

J'ai revu avec plaisir l'autre soir, au banquet de la Chambre Syndicale, au Palais d'Orsay, une vieille connaissance que je n'avais pas rencontrée depuis longtemps dans les milieux automobiles. Il s'agit de l'alcool que j'ai retrouvé, non sans surprise, sur les lèvres du Ministre du Commerce.

Vous pensez bien que c'est là une métaphore, encore que la fine-champagne et les liqueurs de choix ne se fussent pas trouvées déplacées dans les voyages. Mais c'est d'un autre alcool qu'il est question, de l'alcool dénaturé, dont M. Doumergue, au cours de son allocution a souhaité le prompt retour.

Les temps sont loin où notre carburant national luttait avec énergie contre l'essence étrangère et où l'on pouvait croire qu'il parviendrait à la supplanter. Malgré les concours, malgré les appuis officiels, malgré les épreuves organisées par le gouvernement lui-même, l'alcool n'a pu soutenir le combat et ses plus convaincus défenseurs l'ont, depuis longtemps abandonné.

Et pourtant.....

Il y a encore là, comme dans beaucoup d'autres cas, une question de mode. La majorité des chauffeurs a déclaré que l'alcool ne valait rien Et allez donc ! La grosse objection, dit notre confrère C. Faroux, est la difficulté de l'approvisionnement. Comme si, aux premiers temps de l'automobile, on trouvait de l'essence partout ! Une fois de plus, le besoin créera l'organe. Il est certain que l'alcool dégage moins de calories que l'essence — 8.000 au lieu de 11.000 environ. Mais par contre, on peut, avec l'alcool, employer une compression beaucoup plus forte, qui peut aller jusqu'à 12 kilos, tandis qu'on ne peut guère dépasser 5 kilos et demi avec l'essence sans risquer l'auto-allumage.

L'avantage dépasse-t-il l'inconvénient ? Tout est là.

Il est certain qu'à tous autres points de vue, la question ne se pose pas. L'alcool exhale moins d'odeur que l'essence ; il est moins facilement inflammable et, par suite, moins dangereux à manier. Enfin, on peut concevoir que les procédés de fabrication se perfectionnant, le prix ira en diminuant, tandis que celui de l'essence ne peut qu'augmenter.

F.-A. Wheel.

Parent (assis) à côté de Pillas, vainqueur du Prix Michaël, le 23 décembre, au Vélodrome d'Hiver, battant T. Hall et Robl et couvrant les 50 kilomètres en 41 m. 49 s. 2/5.

CYCLISME

M. Paul Crès, champion motocycliste du Sporting-Club de Nimes, vainqueur du Grand Critérium de demi-fond du S. C. N. (70 kilomètres en 1 h. 10 m. 17 s., sur une 2 ch. 3/4.)

MÉFIEZ-VOUS DES CHAMPIONS !

Je parlais l'autre jour du record des 100 kilomètres dans l'heure derrière motocyclette et je disais qu'il semblait impossible qu'un champion atteignit cette formidable distance. Guignard s'en déclare incapable, et pourtant n'est-il pas l'homme le plus qualifié pour accomplir cette performance ?

Cependant, un coureur plus hardi assurait qu'il pourrait y arriver. Quel était ce coureur ? Je vous le donne en mille. Il s'agit tout simplement du pseudo-champion allemand Ryser qui, derrière Nat Butler et Robl, l'autre dimanche, finissait seulement à 29 tours. Et pourtant il ne peut guère prétendre être fatigué, puisqu'il est arrivé à Paris depuis longtemps et qu'il s'y entraine avec une conviction que ses faibles moyens rendent inexplicable. Sous prétexte qu'il a battu, paraît-il, sur la piste de Munich le record de Guignard sur 50 kilomètres, il prétend pouvoir faire subir le même sort aux 95 kilom. 25 dans les 60 minutes. Il a peut-être beaucoup de prétention. Je veux bien croire que l'entraînement d'hiver ne vaut rien à l'organisme de Ryser, mais de là à s'effondrer dans une course de 50 kilomètres au point de perdre sur cette distance 9.750 mètres...

Méfiez-vous des champions étrangers, il y en a d'excellents, mais combien arrivent, précédés d'une réputation d'invincibilité, qui sur piste auraient peine à suivre un taximètre.

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

CYCLISME

Dimanche 23 décembre.

Vélodrome d'hiver. — *Prix Michaël (50 kilomètres derrière motos* : 1. Parent en 41 m. 40 s. 2/5 2. Tommy Hall, 3. Robl.

Course de tandems, 10 kilom. 1. Poulain-Rettich, en 12 m. 58 s. 2/5. 2. Broka-Ingold.

Mardi 25 décembre.

Vélodrome d'hiver. — *Prix Robl* 25 kilomètres derrière motos : 1. Jaeck, en 21 m. 47 s. 3/5 : 2. Héurtevin, 3. Grapperon.

Prix Noël, 10 kilomètres. — 1. Otto Meyer, en 13 m. 19 s. 4/5, 2. Ellegaard, 3. Martin.

Course de 60 kilomètres derrière motos : 1. Nat-Butler, en 49 m. 27 s. 4/5, 2. Robl, 3 Ryser.

ATHLÉTISME

Dimanche 23 décembre

Vélodrome Buffalo. — *Football Association.* — France contre Hollande. — Match nul.

Mardi 25 décembre.

Buffalo. — *Football Association.* — Les Hollandais triomphent par 9 buts à 2.

Natation. — Coupe de Noël. — 1. Meister, en 2 m. 2/5, 2. l'Altieri, à 6 mètres.

HIPPISME

Dimanche 23 décembre.

Vincennes. — *Prix de Fontaine-Henry (3.000 mètres au trot attelé)* : 1 Cléo, à M. Forcinal (Lecomte) ; 2. Carmen, 3 Chrisolite. (12 partants.)

Mardi 25 décembre

Prix de Serqueville (2.800 m. trot monté). — 1. Cajoleuse, à M. Ph. du Rozier (Verseele), 2. Bamboula, 3. Béarnais. (13 partants.)

LE CHALLENGE DE L'U. S. F. S. A.

En équipes premières, le Cercle de l'escrime à l'épée a remporté la victoire au Challenge Intersalles de l'U. S. F. S. A., disputé au lycée Carnot, le 16 décembre.

BIBLIOGRAPHIE

Vient de paraître le tome III (étalons) de la section bretonne du Stud-Book de demi-sang, publié par ordre du ministre de l'Agriculture.

En vente au prix de 3 francs, à l'imprimerie Kugelmann, 12, rue Grande-Batelière, à Paris.

ATHLÉTISME

El Menebhi, ministre de la guerre du Maroc, est un fervent du Tennis. Nous donnons un portrait pris dans les jardins du palais, à Fez.

VERS LA SAINTETÉ

Les Anglais ont toujours pensé que le développement de l'athlétisme dans les clubs était un excellent moyen de résistance à l'alcoolisme et à la « passion du jeu ». Et comme on prend souvent ses désirs pour des réalités, nombre d'entre eux ont accoutumé de tenir pour angélique la façon dont on pratique chez eux les différents sports.

D'autres, moins enthousiastes ou plus observateurs, ont remarqué que tout n'était pas pour le mieux dans le monde des jeunes gens de sport, que les boissons excitantes n'étaient pas indifférentes à quelques-uns d'entre eux et que la manie du pari sévissait sur un certain nombre de terrains de jeu. On nous promet donc une enquête à bref délai. Et avec le sérieux qu'apportent nos voisins à ces sortes de choses on peut croire qu'elle sera suivie de mesures dictées par une sagesse supérieure.

C'est une idée qui ne nous viendrait pas Et nous ne pensons pas que nous devions nous en plaindre. L'alcoolisme sévit peu parmi nos sportsmen ; ou disons, si vous voulez, pour être méchant, que ses effets, dans ce milieu, sont moins désastreux qu'ailleurs. Quant aux paris, ils sont bien insignifiants. S'il n'en était pas ainsi, une réglementation nous paraîtrait quand même superflue. C'est par l'exemple, non par la contrainte, qu'on obtient en ce genre, les plus beaux effets. Mais cet exemple, nos vénérables dirigeants le donnent-ils bien tous ?

Fernand Bidault.

HIPPISME

M. Joannot, de Genève, montant en haute école, au pas espagnol, le cheval de pure race circassienne Zanry, dressé par le professeur Kneer.

LA QUESTION DES HANDICAPS

Le public ordinaire des courses est par sa nature spécialement porté à contester la régularité des épreuves disputées. En effet, si déjà chez celui qui, avant la course, a cru discerner le gagnant, un entêtement commun à la plupart des hommes, l'empêche, le cas échéant, de reconnaître que l'enchainement de ses déductions était défectueux ; à plus forte raison, chez celui qui a appuyé son raisonnement par le risque d'un enjeu, la déception cruelle viendra-t-elle fortifier l'entêtement irréfléchi. De là à conclure dogmatiquement que toutes les courses sont arrangées, il n'y a qu'un pas.

Aussi est-ce le rôle d'un reporter consciencieux de montrer au public, au risque bien incertain de l'éloigner à jamais des guichets du pari mutuel, combien les résultats des épreuves sont aléatoires. Mille influences diverses entrent en jeu : conditions de temps ou de terrain, disposition du cheval ou du jockey, incidents au départ ou dans les parcours. Si bien que propriétaires, entraîneurs et jockeys sont souvent les premiers à s'illusionner. Du reste, un grand esprit de rivalité les anime. Enfin, la crainte des commissaires, qui est le commencement de la sagesse, suffit à écarter toute tentative frauduleuse ; car s'il s'en produit une par hasard, leur vigilance sait la réprimer.

Il est cependant un point sur lequel tous ces raisonnements semblent être en défaut, c'est à propos des handicaps richement dotés. On doit reconnaître que ce genre d'épreuves constitue une prime au cheval dont l'ensemble des performances est médiocre. Aussi, la tentation est-elle grande pour une écurie de réserver à cette occasion un concurrent, dont l'entraînement sera mené de telle sorte que les quelques courses qu'il disputera en public ne seront que des galops d'exercice destinés à parfaire sa condition pour le jour de l'épreuve visée.

De cette façon, le handicapeur ne pourra lui attribuer que le poids minimum ; il aura ainsi tous les atouts dans son jeu.

Certes, le principe même du handicap est à retenir ; mais l'exagération de l'allocation le dénature et lui donne un caractère immoral que l'on devrait éviter.

Boiard.

UN ASSAUT A LA PRÉFECTURE DE POLICE

Le 20 décembre, la Société d'escrime de la préfecture de police, fondée par M. Mouquin, a donné un grand assaut, sous la présidence de M. Georges Breittmayer. MM. Bouvier et Salomon, Archer et Roques, Guillaume et l'adjudant Dorléans, Lusciez et Médard, Willy Sulzbacher et le maître Anchetti, Chevilliard et Riquier, se sont rencontrés en des matches fort appréciés.

Aux ventes de Newmarket, M. Edmond Blanc a fait, pour 4.000 guinées (104.000 francs), l'acquisition de l'étalon Rondeau

LA TRAVERSÉE DE LA SEINE

par 2 degrés au-dessus de zéro.

Le départ de la Coupe de Noël.

Six concurrents avaient été choisis, parmi les vingt-six inscrits. La victoire est revenue à Meister, devant L'Altieri, Casset, Raymond Roussel et Mario Rovida. Bontemps, saisi par le froid, avait abandonné.

Le jour de la Noël, cinq nageurs ont traversé la Seine, au pont Alexandre III. La victoire est revenue au Français Meister, de la Libellule, battant de 10 mètres environ l'Altieri, champion d'Italie

Depuis de longues années se dispute à Londres, le jour de Noël, une épreuve de natation. C'est un handicap de 110 yards, nagé dans la Serpentine River, au milieu de Hyde-Park. Malgré le froid, plus vif encore à Londres qu'à Paris, le succès est toujours fort grand et un grand nombre de nageurs s'inscrivent : on put voir parmi eux, cette année, un vieillard de 74 ans.

Une épreuve semblable avait été organisée cette année à Paris par la Société nationale d'encouragement à la natation, avec le concours de notre confrère les *Sports*.

Le parcours était beaucoup plus long que celui de l'épreuve anglaise, à peu près 200 mètres au lieu de 110 yards (100 m. 54 c.). De plus, au lieu de suivre le courant, les concurrents devaient le vaincre pour aller d'une rive à l'autre et, à cette époque de l'année, le courant de la Seine est assez violent, les vagues assez fortes. Mais d'autre part, la température de l'eau est la plupart du temps moins basse à Paris qu'à Londres où souvent, pour faire courir l'épreuve, on est obligé de casser la glace.

Le comité d'organisation avait reçu vingt-six inscriptions. Mais étant donné les qualités athlétiques nécessaires pour tenter une pareille course, huit nageurs seulement avaient été gardés : deux Italiens, un Anglais et cinq Français. Six seulement sont partis, cinq arrivés. Le premier, Meister de la société parisienne la Libellule a couvert le parcours dans le temps excellent de 2 m. 1/5 battant le second, l'Altieri, champion de Rome, de 8 à 10 mètres. Un des concurrents, Bontemps, gêné par les vagues, avait abandonné vers le milieu du parcours. Parmi les nageurs inscrits et éliminés par le Comité d'organisation, se trouvait l'ancien champion Paulus. On peut s'étonner de le trouver là alors que, au mois d'août de cette année, il abandonnait sa tentative de record de Paris à Rouen, à cause du froid!

Cette Coupe de Noël a remporté un grand succès de curiosité : mais, au point de vue purement sportif, son opportunité peut paraître contestable.

En effet, c'est plutôt une épreuve de résistance au froid, qu'une véritable épreuve de natation. Car tel nageur peut détenir plusieurs records du monde de vitesse ou même de fond, sans pour cela être capable de résister à une température de 2° au-dessus de zéro ; et, vice versa, on peut nager médiocrement, et résister très bien au froid. Les deux premiers, en effet, ne détiennent aucun record de vitesse ni de fond : ce sont seulement deux bons nageurs, mais assez loin des hommes qui tiennent la tête dans la natation. De plus, il est certain que beaucoup se sont abstenus, qui sont capables d'un tel effort.

Néanmoins, tous les concurrents ont fait preuve d'une belle endurance et vraiment de courage : on ne peut que les féliciter de leur énergie.

Il est certain qu'à tout moment, ces intrépides sont capables, en cas d'accident, de se tirer d'affaire eux-mêmes, tomberaient-ils à l'eau en plein hiver, et par là même peuvent rendre le même service à quelqu'un de leurs contemporains. Par conséquent si l'intérêt du sport n'est pas absolument en cause, l'utilité pratique de cet exercice est évidente.

Le succès qu'a remporté auprès du public cette épreuve originale, ne peut que servir la cause d'un sport à la fois athlétique et utile, pour le développement et la conservation de soi-même ou pour le sauvetage de ses semblables.

L. D.

Meister.

Champion de Paris, gagnant de la Coupe de Noël, Meister a traversé la Seine, au pont Alexandre III, en 2 m. 1/5, battant L'Altieri, second, de 10 mètres.

EN SELLE ! — George Parfrement

George Parfrement est le jockey qui, après Alec Carter, a remporté le plus de victoires, au cours de cette année : il a gagné 90 courses

George Parfrement.

George Parfrement, né de parents étrangers, en 1887, a débuté en plat à l'âge de 13 ans. L'entraîneur Leigh lui conseilla de monter en obstacles l'an dernier. Il eut raison de suivre cet avis puisqu'en 1906, il a remporté 90 victoires.

GEORGE Parfrement est né de parents étrangers, le 22 octobre 1887 ; son père, l'entraîneur connu de M. Sorel, et du comte Bourbon Busset, est Anglais, et sa mère était Belge. Il a l'intention de ne pas opter pour la nationalité française, afin d'éviter ces deux années de service militaire préjudiciables, à tant de titres, au métier de jockey.

C'est en 1900 qu'il a paru pour la première fois en selle sur un hippodrome. C'était à Maisons-Laffitte, et il montait Jouvencelle, à M. A. Sorel. Il a remporté sa première victoire en 1901, à Ostende, sous les couleurs de M. Neuter ; la même année, il gagnait, à Maisons, le handicap de la Seine, avec Evangéline.

Il y a un an, à peu près, il prit part à un rallie, organisé par ses collègues dans la forêt de Chantilly ; il montait le vieux Flach et finit second, derrière O. Connor, mais il fut distancé au profit de G. Stern, troisième : après avoir sauté brillamment tous les obstacles, son cheval, en glissant, l'avait désarçonné sur le plat. Cette journée décida de sa nouvelle vocation. A quelque temps de là, l'entraîneur Leigh, lui fit remarquer que ses 56 kilos ne devaient plus lui permettre de paraître souvent en selle ; il lui fit part, alors, de son désir de monter en obstacles, si on voulait lui confier de bons chevaux. Leigh s'offrit à seconder cette tentative. Le vendredi 23 février 1906, l'entraîneur américain lui propose de monter, à Colombes, La Bretonnière, dans le Prix d'Armainvilliers, course de haies de 3.000 mètres, Parfrement accepte et triomphe, par une longueur, de Palmetta,

Le surlendemain, il débute à Auteuil, en se plaçant troisième dans le Prix de Suresnes, avec Lauréat II, à M. Achillopulo, et en gagnant, avec Vieux Jeu, le Prix des Bruyères. Ultérieurement, l'application par les Commissaires du paragraphe 5 de l'article 62 du Code des steeples lui retirait le bénéfice de cette victoire : comme son camarade, A. Carter, qui montait Chita, la jument arrivée seconde, il avait omis, en effet, de solliciter l'autorisation qui donne droit à la décharge prévue pour les jockeys n'ayant pas gagné vingt courses.

Le Bilan de Parfrement

NOM des HIPPODROMES	NOMBRE d'épeuves disputées	INCIDENTS		CLASSEMENT			
		Chutes	Dérobades	Non placé	Placé troisième	Placé second	Placé premier
COURSES DE HAIES							
AUTEUIL	75	3	»	23	10	16	23
COLOMBES	13	»	»	7	1	»	5
ENGHIEN	22	1	»	10	1	5	5
SAINT-OUEN	59	5	1	28	8	6	11
VINCENNES	6	»	1	2	2	1	»
Totaux	175	9	2	70	22	28	44
STEEPLE-CHASES							
AUTEUIL	73	6	2	26	11	15	13
COLOMBES	8	»	»	3	»	1	4
ENGHIEN	19	1	2	5	4	2	5
SAINT-OUEN	53	1	1	16	5	13	17
VINCENNES	9	1	»	2	»	1	5
Totaux	162	9	5	52	20	32	44
Récapitulation	337	18	7	122	42	60	88

	SOMMES GAGNÉES			
	Allocation de troisième	Allocation de second	Montant des Prix	TOTAUX
COURSES DE HAIES				
AUTEUIL	2.150	11.335	155.723 25	169.208 25
COLOMBES	168 75	»	17.398 60	17.567 35
ENGHIEN	300	5.235	26.125	31.660
SAINT-OUEN	3.040	3.060	79.525	85.625
VINCENNES	450	500	»	950
Totaux	6.108 75	20.130	278.771 85	305.010 60
STEEPLE-CHASES				
AUTEUIL	3.500	19.230	71.920	94.650
COLOMBES	»	500	27.125	27.625
ENGHIEN	1.910	4.650	20.357 50	26.917 50
SAINT-OUEN	2.960	9.825	95.700	108.485
VINCENNES	»	400	16.450	16.850
Totaux	8.370	34.605	231.552 50	274.527 50
Récapitulation	14.478 75	54.735	510.324 35	579.538 10

Tableau des épreuves disputées par Parfrement, au cours de la dernière campagne, dans la seule région parisienne.

C'est le 26 février, à Vincennes, qu'il débute en steeple, dans le Prix de Bagnolet : il bat, avec Azur, de l'écurie E. Cohen, Marco III et Vestale. Ses débuts à Enghien, le vendredi 2 mars, coïncident avec sa première chute : il disputait, sur Chita, le Prix du Parisis. Le lendemain, il aborde pour la première fois les obstacles de Saint-Ouen, en finissant troisième, sur Cithara, dans le Prix du Vermandois. C'est sur cet hippodrome qu'il devait faire, le 29 mai, en franchissant la dernière claie avec Heart of Oak, la chute dont il a gardé le plus mauvais souvenir : un jour de repos devait d'ailleurs suffire à son complet rétablissement. Pour ses débuts en steeple à Auteuil, le 4 mars, il tombe avec Granville, à M. Achillopulo, en disputant le Prix d'Auteuil,

Parfrement, qui vit en famille, chez son frère, à la ferme des Aigles, auprès de ses deux sœurs cadettes, ne connaît pas de joies supérieures à celles de la chasse à courre et de la pêche.

Il préfère avoir les étrivières courtes ; doué d'un imperturbable sang froid, monte avec une égale maîtrise la course en avant ou la course en dernière position.

R. DE VILLETANEUSE.

LES GAGNE-PETITS DE L'HIPPISME

Dans les centres d'entraînement, à côté des fines cravaches, étoiles du turf, vit péniblement toute une population intéressante : lads, hommes d'écurie, garçons de voyage, figurants qui restent dans la coulisse

Le bain.

Le matin, lorsque le froid n'est pas trop vif, les lads emmènent les chevaux prendre un bain pour leur reposer les muscles des jambes.

Ils s'appellent Jimmy, William, ou Patrick; ils sont venus d'Irlande, d'Ecosse ou d'Angleterre. Ils ont quitté un jour la maison paternelle, dans la buée du matin ou dans la brume du soir, qui enveloppaient comme d'une ouate mélancolique la blessure de leur départ; ils ont passé la mer, dont le murmure cajoleur berçait la réalité de leurs regrets et le rêve de leurs espoirs; ils sont arrivés en France, à Chantilly, à Maisons-Laffite, à Compiègne, à la Croix Saint-Ouen : ils avaient dans les environs de dix ans.

Alors que leurs jeunes contemporains, dans des cottages plus fortunés, jouaient encore avec des chevaux mécaniques, aux yeux de verre, aux narines vermillon, dont ils se plaisaient à arracher la queue ou la crinière, sous couleur de pansage et à fouiller les flancs de carton, sous prétexte de soins vétérinaires, on les voyait déjà mener à la promenade de grands purs-sang, sur le dos desquels on les avait posés, et qui s'en allaient de leur allure longue et nonchalante sur la poudre sonore des routes ou le gazon feutré des pistes d'entraînement. Le jour, sous la surveillance de leur maître et des lads anciens dans le métier, ils s'essayaient aux mille détails minutieux du pansage, au maniement de la lance à douche, au nettoyage des harnais et des couvertures; ils faisaient ou renouvelaient la litière; ils astiquaient la mangeoire et le seau; ils distribuaient, aux heures convenues, les quantités dosées de fourrage et d'avoine.

Entre temps, ils s'asseyaient sur les bancs du réfectoire, à la table commune; le soir, dans le dortoir, après avoir subi des lads plus âgés les brimades, plus ou moins inoffensives que les anciens à la chambrée, ont accoutumé d'infliger aux bleus, ils s'endormaient sous la surveillance attentive ou indifférente du premier garçon, et rêvaient de grandes épreuves, remportées de haute lutte, de lauriers, de bravos, de célébrité et de fortune; ils se voyaient jockey adulé et envié, et si parfois ce séduisant mirage se dissipait devant les murs nus de la grande chambre. sous la morsure plus vive des plaies cuisantes que font les premiers contacts de la selle, c'était pour revenir ensuite plus triomphant sur les ailes d'un sommeil plus profond.

Fonctions et appointements

Puis ils ont avancé en âge. Parce qu'ils avaient grandi trop vite et que leur poids était tout de suite devenu trop lourd, parce qu'ils n'avaient ni le talent, ni même les capacités nécessaires, parce que peut-être la chance n'avait pas souri à leurs premiers essais, ils ont dû, comme tant d'autres, comme l'immense majorité, donner à leurs beaux rêves la grande volée, la dernière, celle dont ils ne reviennent jamais. Ils étaient apprentis, ils avaient gagné, suivant les

La promenade matinale.

Les garçons d'écurie, dès le réveil des chevaux, les mènent prendre de l'exercice, avant que les jockeys ou apprentis viennent leur faire prendre un galop d'essai.

termes du contrat de cinq ans que leurs parents avaient passé sur timbre avec leur entraîneur et qui était résiliable à la seule volonté de ce dernier, 20 francs par mois pendant 2 ans, 30 francs l'année suivante, 40 et 50 francs, enfin, pendant les deux dernières années; ils avaient été, en revanche, logés, chauffés et nourris, le plus souvent même habillés, et ils avaient appris à soigner un cheval et à le monter dans les galops. Maintenant ils sont hommes d'écurie et ils le resteront jusqu'à la fin de leur existence : au lieu des centaines de mille ou des plus modestes cinquantaines de mille francs que touchent chaque année les jockeys, leurs anciens collègues, ils gagnent le plus ordinairement 2 francs par jour, mais ils continuent à être couchés et nourris; s'ils se marient, leur salaire quotidien sera fixé à 5 francs, mais ils devront alors pourvoir à leur nourriture et à leur logement. Ils pourront devenir garçon de voyage, et accompagner, par suite, dans tous leurs déplacements, les pensionnaires de l'écurie à laquelle ils seront attachés: leur salaire mensuel atteindra alors 80 à 100 francs s'ils sont célibataires, 110 à 140 francs s'ils sont mariés. Enfin, si la chance les favorise, et si, luttant courageusement contre la fortune mauvaise, ils se perfectionnent dans leur pénible et délicat métier, ils peuvent un jour être choisis comme premier garçon, ce qui leur vaudra des appointements annuels de 4 à 5.000 francs au maximum.

Les premiers garçons

Mais combien peu peuvent prétendre à cette aubaine. En retenant seulement les deux centres les plus importants de France, Maisons-Laffitte et Chantilly, on peut évaluer à 150 environ les maisons d'entraînement, ce qui donne 150 places de premier garçon. Si l'on veut bien considérer que ces maisons abritent à peu près 3.600 pur-sang et qu'il faut généralement un lad pour deux pensionnaires, si l'on compte en outre le cocher des chevaux de service, l'homme de cour et le jardinier que chaque entraîneur a l'habitude d'employer, on arrive pour la composition du personnel des écuries de courses, à un total approximatif de 2.250 hommes : la proportion est facile à établir entre les 150 offres et les 2.250 demandes.

Les plus dangereux adversaires de ces 2.250 figurants qui, sur la grande scène du turf, préparent les effets des jockeys, ces grands premiers rôles, sont le manque d'esprit de prévoyance dont le découragement est souvent la piètre excuse, et l'alcool qui a la pernicieuse réputation de raccommoder les ailes des illusions que l'existence a brutalement cassées.

Les lads se reposent

Ces garçonnets, dès leur plus tendre jeunesse, sont déjà d'excellents cavaliers. Deviendront-ils des princes de la cravache, ou bien, la fortune contraire les forcera-t-elle à rester toujours garçons d'écurie?

Par forfanterie d'abord, puis par habitude, enfin par goût, ils vont au cabaret et les flacons de gin et de whisky ne tardent pas à borner le champ de leur avenir. Quelle noble tâche que celle de substituer, par l'effet bienfaisant d'une mutualité bien comprise, aux contours étroits de cette dégradante perspective, les lignes harmonieuses d'un horizon tranquille.

Et à côté de ceux-là, qui, au moins, n'ont vécu que dans leurs rêves la grande vie et qui n'ayant jamais connu meilleur sort n'ont pas l'amer regret de comparer leur modeste situation présente à un passé fortuné, il y a aussi ceux qui connurent la gloire et la fortune, qui recueillirent les applaudissements de la foule et les allocations des propriétaires, dont on se disputa peut-être la monte, et qui, cigales imprévoyantes, n'ont rien mis de côté pour l'avenir. Qu'un accident, une chute, la maladie, les force à abandonner leur métier, et les voilà sur le pavé, lamentables épaves, d'autant plus malheureux qu'ils sont tombés de plus haut. Eux aussi, viennent augmenter la foule des aspirants. Pour ceux-là aussi, il semble qu'il y aurait mieux à faire qu'une aumône plus ou moins déguisée. Là, aussi, la mutualité semble s'imposer.

Ils s'appellent Jimmy, William ou Patrick.

MAURICE ROMANET.

(Plaques Lumière.)

La piste de paille.

Dans la cour de l'entraîneur, est établie une piste en paille, afin que les chevaux ne foulent pas la neige. Malheur au garçon d'écurie qui ferait quitter cet étroit espace à sa monture!

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — Paris. — L.-H. Motti

Le Gérant JARRIGE.